

3. DER ÖFFENTLICHE VERKEHR AM ARBEITSWEG

3.1 Einleitung

Nach der Auftaktveranstaltung mit Vertreterinnen der einzelnen Verkehrsmittel und einer weiteren Veranstaltung mit dem Fokus Auto stand dieses Mal der öffentliche Verkehr am Programm.

Während der öffentliche Verkehr von den Wiener Binnen Pendlerinnen sehr gut angenommen wird, liegen die Anteile bei den grenzüberschreitenden Ein- und Auspendlerinnen klar darunter, wobei festzustellen ist, dass dies je nach Region und Richtung sehr unterschiedlich ist.

Trotz ÖV Ausbau und anderer Lenkungsinstrumente stellt also für viele das Auto nach wie vor das attraktivste Verkehrsmittel am Arbeitsweg dar. Bei jenen, die jetzt öffentlich am Arbeitsweg unterwegs sind, steigt die Unzufriedenheit und viele überlegen wieder den Umstieg auf das Auto.

- Woran liegt es also, dass trotz eines sehr gut ausgebauten ÖV-Netzes in Wien nach wie vor sehr viele beim Ein- oder Auspendeln dem Auto den Vorzug geben?
- Welche Maßnahmen bzw. Instrumente sind zielführend, den öffentlichen Verkehr in Wien noch mehr zu fördern und vor allem für die Stadt-Umland Beziehungen attraktiver zu gestalten?
- Wie kann neuen Zielgruppen der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr schmackhaft gemacht werden?
- Sind intermodale Schnittstellen (Park & Ride, Bike & Rider) ausbaufähig und sinnvoll?

Nach Darstellung der einzelnen Positionen am Podium, gab es wieder ausreichend Möglichkeit für eine vertiefende Diskussion.

3.2 Positionen

3.2.1 Sylvia LEODOLTER – AK Wien

Aus Sicht der AK müssen folgende Themen ernst genommen werden:

- Pendlerinnen sind für Wien unverzichtbar
- Wer mehr Pendlerinnen im ÖV will, muss Anreize nicht nur im Verkehrsbereich setzen
- Pendlerinnen sind Kundinnen im ÖV mit berechtigten Anliegen
- Das ÖV-System in Wien besteht nicht nur aus den Wiener Linien
- Pendeln verursacht Stress und kostet Geld

Grunddaten – Hintergrund:

- In Österreich pendelt etwa jeder zweite der rund 3,6 Millionen Erwerbstätigen, das heißt: 1,8 Millionen pendeln täglich in eine andere Gemeinde zur Arbeit.

- Aus Niederösterreich und dem Burgenland pendeln täglich 220.000 Menschen nach Wien, darunter rund 190.000 Arbeitnehmerinnen. Fast drei Viertel der Wien-Einpendlerinnen kommen mit dem Auto, die übrigen fahren mit Bahn und Bus.
- Im Schnitt braucht ein Pendler jedes Jahr 500 Stunden für den Arbeitsweg.

Das ÖV-Angebot muss gut sein: eine AK-Umfrage 2009/10 belegt, dass 16 % der Bahn Pendlerinnen wieder überlegen aufs Auto umzusteigen! Wichtig sind Anreize, die nicht nur die Verkehrspolitik betreffen:

- Wohnbauförderung, Raumordnung
- Betriebsansiedlungspolitik
- Schulpolitik
- Parkraumbewirtschaftung
- Öffentliche Infrastruktur (Wohnen, Einkaufen, Ämter, Schulen, Post...)

Fahrgäste wollen:

- pünktliche Verbindungen und kalkulierbare Fahrzeiten
- einfache Umsteigemöglichkeiten und einen gesicherten Anschluss
- rechtzeitige, verlässliche Informationen bei Störungen
- „Komfort“ (ausreichendes Platzangebot, Saubere Fahrzeuge)
- als Kundinnen behandelt zu werden, nicht als „Beförderungsfälle“

Fahrgäste sind Verbraucher und sind in einer modernen Verkehrspolitik auch so zu behandeln. Sie haben gesetzlich verbrieften Rechtsanspruch bei mangelhaften Leistungen.

Beim ÖV-System in Wien ist eine integrierte Planung und Abstimmung notwendig. Konkurrenzdenken erzeugt kundenfeindliche Lösungen (Beispiel Umsteigeknoten U-Bahn/S-Bahn Stadlau, Lösungen bei Baustellen etc.).

Es sind mehr Angebote gezielt zum Umstieg für Berufs Pendlerinnen: Beispiel „Linzer Jobticket“ (Firmen zahlen 2 €/Beschäftigtem/Monat; Beschäftigte zahlen nur 50 €).

Stress, Belastungen am Arbeitsweg:

- Die Zeit, die Pendlerinnen am Arbeitsweg verlieren, kann nicht ersetzt werden
- Die Energie, die Pendlerinnen am Arbeitsweg verlieren, kann nicht zurückgeholt werden
- Lange Arbeitswege, Wechsel verschiedener Verkehrsmittel, häufiges Umsteigen machen Stress und belasten die Gesundheit
- AK Wien hat zur Lage der Wien-Pendlerinnen mehrere Studien veröffentlicht: repräsentative Pendlerbefragungen

3.2.2 Robert Dang – Wiener Linien

Laut Masterplan Verkehr aus dem Jahr 2003 soll bis 2020 der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Wegen auf 40 % gesteigert werden. Einer der Handlungsschwerpunkte dabei ist die systematische Bevorrangung von Straßenbahn und Bus.

- Schaffung von selbstständigen Gleiskörpern und Busspuren
- Beeinflussung der Ampelanlagen
- Verkürzung der Haltestellenaufenthaltszeiten durch vermehrten Einsatz von Niederflurfahrzeugen

Bei Zielkonflikten sind Prioritätenreihungen vorzunehmen:

1. Mindeststandards bzw. Sicherheitsaspekte für den Fußgängerverkehr
2. Ansprüche des öffentlichen Verkehrs
3. Komfortverbesserungen für den Fußgängerverkehr über die Mindeststandards hinaus
4. Mindeststandards für den Radverkehr
5. KFZ-Fließverkehr
6. Ruhender Verkehr

Die ÖV Priorisierung steht teilweise im Konflikt zu fußgängerfreundlichen Ampelschaltungen, d. h. lange Grün- und Räumzeiten für Fußgänger machen die Ampelschaltungen weniger flexibel und erhöhen die Wartezeiten. Bei Radverkehrsanlagen wiederum soll der Individualverkehr teilweise wieder auf den Straßenbahngleisen verkehren.

Eine U-Bahn ist ein Hochleistungsverkehrsmittel für dicht besiedelte Gebiete mit einer Leistungsfähigkeit von mehr als 12.000 Personen/Stunde. Park & Ride Anlagen allein (3.000 – 4.000 Pkw) rechtfertigen daher keine U-Bahn Verlängerung.

Eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs muss bei gleichzeitigem Straßenausbau erfolgen. Die PendlerInnen sollen so früh wie möglich auf den ÖV umsteigen und nicht erst an der Stadtgrenze. Dies setzt eine intensive Zusammenarbeit in der Ostregion voraus.

3.2.3 Alfred Dorner – PGO

Bevölkerungsprognosen sehen für Wien bis 2030 1,9 bis 2 Millionen Einwohner voraus und für die gesamte Stadtregion 3 Millionen Einwohner. Dieser Bevölkerungszuwachs erfolgt hauptsächlich durch Wanderungsgewinne und kaum durch positive Geburtenbilanz.

Verschärft wird diese Entwicklung durch die nach wie vor vorherrschende PKW Benützung im Arbeitspendelverkehr, Hauptursachen hierfür:

- Steigende Pkw-Verfügbarkeit
- Autobahn- und Schnellstraßenbaumaßnahmen stellen übermächtige Konkurrenz zum ÖV dar
- Neuansiedlungen von Wohn- und Betriebsnutzungen abseits von ÖV-Linien
- Parkplatzverfügbarkeit am Zielort
- Bequemlichkeit und Flexibilität des Autos

Welche Gegenmaßnahmen sind zielführend, den ÖV zu fördern, vor allem für die Stadt-Umlandbeziehungen?

- Attraktivierung S-Bahn – neues Konzept für Großraum Wien
- Stärkung des VOR zur besseren länderübergreifenden Organisation des ÖV
- Verbesserung elektronischer ÖV-Informationssysteme, Bewusstseinsbildende Maßnahmen
- Ausweitung Parkraumbewirtschaftung, Überdenken der Stellplatzverpflichtung bei Nicht-Wohnnutzungen
- Weiterer Park & Ride Ausbau
- Bike & Ride, Ausweitung Radverleihsysteme, Erleichterung Fahrradmitnahme im ÖV

Wesentlich ist eine stärkere Konzentration von kompakten Wohn- und Betriebsansiedlungen an den Haltestellen des ÖV

3.2.4 Andreas Käfer – Verkehrsplanung Käfer

Die Entwicklung seit 1998:

- Hochrangiges = konkurrierendes Straßennetz wurde stark ausgebaut
- Neue Standorte für Wohnen, Gewerbe, Einkaufen, Freizeit wurden produziert
- Gesellschaftliche Veränderungen: Arbeitsweg hat an Bedeutung stark zugenommen
- Auto ist verlängertes Wohnzimmer und Arbeitsplatz
- Autobenützung relativ verbilligt

Gleichzeitig wurde der ÖV verteuert und vor allem in den Stadt-Umlandbeziehungen Qualitätsverschlechterungen vorgenommen.

Es ist notwendig neue Zielgruppen für den ÖV zu gewinnen und intermodale Schnittstellen (park & Ride, Bike & Ride) auszubauen. Vor allem beim Radverkehr stellen wettergeschützte und sichere Abstellmöglichkeiten noch großes Potential dar.

Ein Überdenken der Stallplatzverpflichtungen und Verwendung der Parkometerabgaben ist notwendig. Bei der Aufschließung neuer Standorte ist eine Mitfinanzierung des ÖV zu gewährleisten.

Ein integriertes ÖV Management für die gesamte Region einschließlich eines länderübergreifenden Bekenntnis der Politik zur ÖV-Priorisierung ist notwendig

Im Stadtgebiet ist eine weitere ÖV Beschleunigung und rigorose Bevorrangung durchzuführen. Das Abschaffen des Grünblinkens würde zusätzliche Möglichkeiten schaffen.

3.3 Zusammenfassung der diskutierten Themen

Schnellbahn in Wien: Planungen für ein modernes Schnellbahn-Konzept für Wien und die Region sind notwendig.

Förderung und Ausbau von **intermodalen Schnittstellen** vor allem zwischen ÖV und Radverkehr (auch Elektroräder). Beim Hauptbahnhof Wien ist eine große Radstation geplant.

Park & Ride Anlagen im Umland Wiens: Planungen erfolgen entlang S-Bahn und Marchegger Ast. Eine Intensivierung der Zusammenarbeit in der Region ist notwendig. Es muss ein Anreizsystem für PendlerInnen zur Nutzung von Park & Ride bereits in der Region und nicht erst in Wien geschaffen werden.

Aufwertung Verkehrsverbund Ostregion: z.B. in der Region Stuttgart wurden gute Erfahrungen damit gemacht. Eine übergreifende Koordination des Nahverkehrs wird dadurch erst ermöglicht. In Österreich sind derzeit die einzelnen Bundesländer die Besteller des Nahverkehrs.

Tarifgestaltung ÖV: weitere Anreize wie z.B. Kombitickets für PendlerInnen bzw. ½ Jahres-Karten (attraktiv für RadfahrerInnen) sind notwendig.

Rückgewinnung der PendlerInnen für den ÖV ist nur durch einen weiteren ÖV-Ausbau in der Ostregion möglich. Der öffentliche Verkehr muss für PendlerInnen wieder verlässlicher werden (Pünktlichkeit – Fahrgastrechte).

Eine weitere konsequente **Bevorrangung/Beschleunigung des ÖV** in Wien ist notwendig. Eine Prioritätensetzung bei Zielkonflikten mit anderen Verkehrsarten wurde im Masterplan Verkehr definiert.

Die Erhaltung der **öffentlichen Infrastruktur und Nahversorgung** trotz Liberalisierungstendenzen ist essentiell.

Die **Verkehrsdienstverträge** zwischen Bund, bzw. Ländern und ÖBB müssen zur Erhöhung der Transparenz öffentlich gemacht werden.